

Planinitiativ

(Jf. pbl § 12-8, forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter pbl, og prop. 149 L)

Planinitiativ for Detaljregulering Bussveien fra Jernbaneveien til Haugåsveien

Utarbeidet av Rogaland Fylkeskommune, Planlegging og utbygging Bussveien Nord-Vest

Datert 29.03.2023

Ansvarlige

Fagkyndig	Firma	Rogaland Fylkeskommune
	Kontaktperson	
	E-post	
	Telefon	
Forslagstiller	Firma	Rogaland Fylkeskommune
	Kontaktperson	Åsne Nord-Varhaug
	E-post	Asne.nord-varhaug@rogfk.no
	Telefon	950 38 932
Hjemmelshaver	Navn	
	E-post / Telefon	

Informasjon om planinitiativet

Jf. forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering § 1.

1 Formålet med planen (Jf. § 1 andre ledd bokstav a)

Hensikten med planen er å etablere en høykvalitets bussvei mellom Haugåsveien i Hillevåg og Jernbaneveien i Stavanger sentrum, som en del av Bussveien korridor 1. Planen vil legge til rette for etablering av et effektivt og forutsigbart kollektivtilbud, samtidig som den skal bygge opp om god byutvikling i området.

Fremtidig arealformål

Planen skal sikre areal for etablering av bussvei, bussveistasjoner, kryss, kjøreveg, sykkelfelt og fortau. Fremtidig arealbruk vil derfor hovedsakelig være samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

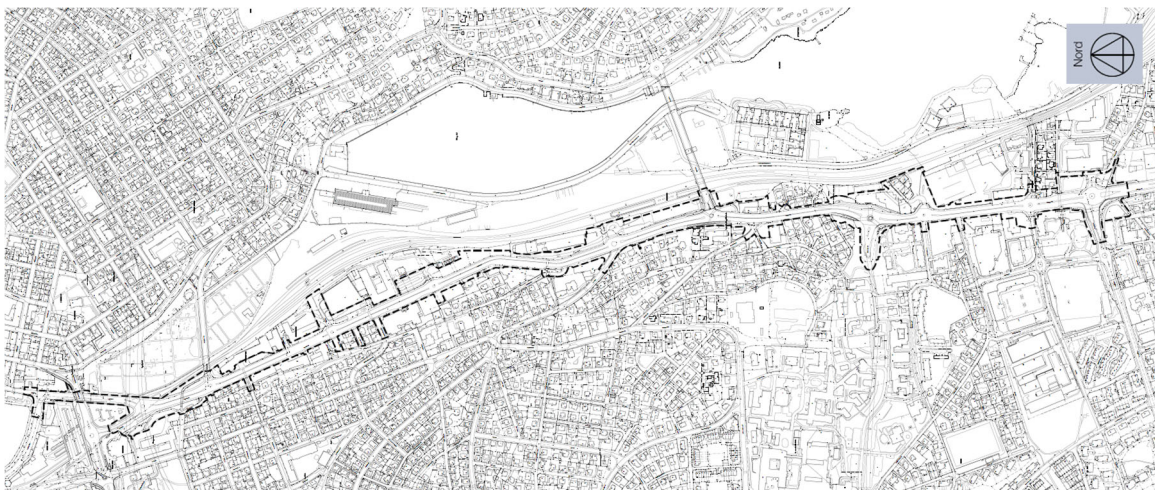
2 Planområdet og omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b)



Figur 1. Planrådets beliggenhet.

Planavgrensning og lokalisering

- Planområdet ligger på fv. 44 og strekker seg fra Haugåsveien x Hillevågsveien i sør, til Jernbaneveien i Stavanger sentrum i nord.
- Totalt er strekningen 2,2 km.
- Forslag til planavgrensning er vist i figur 2. (Plangrensen ligger som eget vedlegg til planinitiativet.)



Figur 2. Forslag til planavgrensning.

Beskrivelse av planområdet

Planområdet holder seg hovedsakelig innenfor dagens vegareal. På grunn av utvidelser av vegprofilen i noen områder, strekker planområdet seg over arealformål som bolig, forretning, parkeringsplasser og park.

Strekningens tilstøtende arealbruk varierer. I Hillevåg, mellom Haugåsveien og Hillevågstunnelen er det stort sett forretning og ulike former for tjeneste- og service funksjoner.

Mellom Hillevågstunnelen og Strømsbrua er store deler av den tilstøtende arealbruken bolig, med noe forretning og servicefunksjoner. Mellom Strømsbrua og Muségata er det på vestsiden av fv.44 boliger, og på østsiden er det planer om et nytt stasjonsområde. Videre fra Muségata og inn mot sentrum er det en rekke tjeneste- og servicefunksjoner, grøntområder, forretninger, bevertning, kontor og statlige etater.

Langs strekningen finner man også bebyggelse av kulturhistorisk verdi. Blant annet Frida Hansens hus i Hillevåg, noen hus i sveitserstil og trehusbyen.

Strekningen er en trafikkert veg med fartsgrense 50 km/t og gir god tilgjengelighet for biltrafikken. Det er 4 felt på store deler av strekningen i dag, med sidestilte kollektivfelt. Sykkelfeltene er smale og fortau har varierende bredde langs strekningen. Det er holdeplasser ved politihuset, Statens Hus, Paradis, Hillevågstunnelen og Hillevåg.

3 Plansituasjon og føringer (Jf. § 1 andre ledd bokstav g)

Forholdet til overordna planer og føringer

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Bussveien utgjør sammen med blant annet byrutene og Jærbanen, hovedstrukturen for miljøvennlig persontransport. Forbindelsene gis høy prioritet for planavklaring og investering og betjener videre byutvikling.

Bymiljøpakken

Bussveien er et prioritert prosjekt i Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Bymiljøpakken skal bidra til bedre framkommelighet og bymiljø på Nord-Jæren. Målet er nullvekst i personbiltransport med bil. Dette er en dugnad mellom staten, fylket, kommunene og innbyggerne. Bussveien blir finansiert med halvparten bompenger og halvparten fra staten.

Klima og miljøplan 2018-2030

I Klima og miljøplanen til Stavanger kommune nevnes Bussveien som et tiltak for å nå nullvekstmålet.

Forholdet til kommuneplan

Bussveien er ett av hovedgrepene i kommuneplanens byutviklingsstrategi, og er i tråd med mål for Stavanger by og strategi for transportsektoren. Bussveitraséen mellom Hillevåg og Stavanger sentrum går gjennom det som kommuneplanen definerer som gjennomføringsområde 3 (GF-03), GF-02 og GF-01. Gjennomføringsområdene er rangert ut ifra graden av egnethet for fortetting og byutvikling. Ved å knytte sammen de tre

gjennomføringsområdene med høyest utnyttelsesgrad, harmonerer bussveitraséen mellom Hillevåg og Stavanger sentrum med kommuneplanens byutviklingsstrategi.

Under *Samferdsel og teknisk infrastruktur* i kommuneplanen poengteres det blant annet at; det skal være egne felt for kollektivtransport adskilt fra gående og kjørende. I tillegg sier kommuneplanen at kollektivtransporten bør sikre presis fremkommelighet i separate kjørefelt samt sikre fremkommelighet gjennom kryssløsninger.

Forholdet til kommunedelplan Sentrum (Sentrumsplanen), 129K

Planområdet er innenfor området som er definert som *Sentrum Sør* i Sentrumsplanen.

Fv. 44 Lagårdsveien er definert som framtidig kollektivtrasé. Lagårdsveien skal fremstå som en attraktiv byggate, hvor flere jobber, handler og kan få utført tjenester, som betyr flere passasjerer på Bussveien. Sentrumsplanen stiller krav som skal gjøre det mer attraktivt å være fotgjenger, syklist og bussreisende. Dette er også mål for Bussveien og planforslaget.

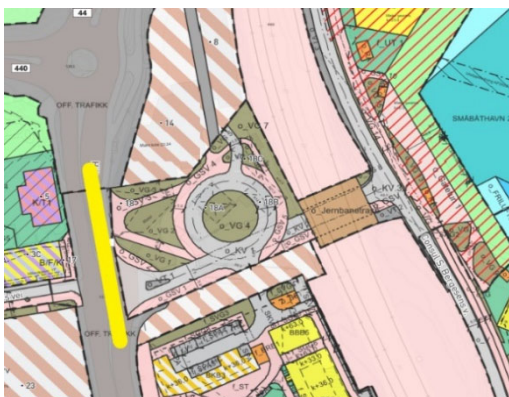
Forholdet til eventuelle reguleringsplaner og retningslinjer

Paradis stasjon (2655)

Bane NOR har vedtatte planer for en ny togstasjon ved Paradis. Reguleringsplanen inneholder også andre formål som, forretning, bevertning, kontor, hotell, bolig samt offentlig og privat tjenesteyting. Det er viktig at en kan krysse fv.44 på en trygg og enkel måte fra stasjonsområdet. I tillegg skal en effektivt kunne veksle mellom buss og tog.

Paradis sør, felt P13, P14 og deler av P12 i kommunedelplan 116k (2499P)

Planen legger opp til en ny hovedatkomst fra fv.44. Atkomsten er planlagt å gå fra Hillevågsveien x Frida Hansens vei ned og under jernbanen i en kulvert (karusellen). Karusellen kobler seg på Bussveien ved nevnte kryss, se Figur 4.



Figur 3. Utsnitt av kommunedelplan Paradis sør (2499P). Gul markering viser planens avgrensning mot Bussveiens plan.

Forholdet til eventuelt pågående planarbeid

Lagårdsveien 32 (2822)

Ved Lagårdsveien 32 har Stavanger utvikling igangsatt et reguleringsarbeid for brannstasjonstomta. Planens formål er å utvikle tomta i tråd med sentrumsplanen samt reguleres til næringsformål. Det legges i tillegg opp til en aktiv fasade.

Planene påvirker hverandre i liten grad da Bussveien holder seg innenfor dagens vegprofil ved brannstasjonen.

Områdeplan for Paradis (2760)

Områdeplanen for Paradis legger til rette muligheten for utvikling av kombinert bebyggelse og anleggsformål (KB4) ved Lagårdsveien, sør for Skatt vest. Like sør for området (KB4), planlegges det en gang- og sykkelovergang som strekker seg fra Lagårdsveien ved Støtteparken, over jernbanen, og ned til Paradis området.

På denne delen av Lagårdsveien er det i dag kun tre kjørefelt. Det vil si at eksisterende vegareal må utvides og noe inngrep i Støtteparken blir nødvendig. Planforslaget skal bidra til at tilgjengeligheten på tvers av fv. 44 og koblinger mot fremtidig gang- og sykkelovergang styrkes.

Områdeplan for Hillevåg (2731)

Områdeplan for Hillevåg skal legge til rette for økt antall boliger og økt utnyttelse med bymessige kvaliteter. Økt boligandel legges til grunn blant annet fordi store deler av området ligger under 500 m til Bussveien. Kvartalene langs Hillevågsveien er angitt som kombinert formål bolig/næring, hvor 1. etasje mot Hillevågsveien forbeholdes næring, handel og tjenesteyting.

Bussveistasjonen i Hillevåg er gitt en sentral plassering med god kobling øst-vest. Planforslaget skal bidra til at tilgjengeligheten for myke trafikanter økes på tvers av fv. 44. Bussveien kan også bidra til å redusere gjennomgangstrafikken i Hillevåg, som vil være positivt for utvikling av bydelen.

Øvrige planer som planen har grensesnitt mot:

Plan ID	Plannavn
2486P	Hillevågsveien 24, Hillevåg bydel.
2106	Kollektivfelt langs Rv44 – Hillevåg – Mariero.
2716	Detaljregulering for Falcks gate 2 og 4 – Bolig og næring.
2739	Lagårdsveien 91.
2520P	Detaljregulering for Lagårdsveien 27-33A. Eiganes og Våland bydel.

4 Kort presentasjon av prosjektet/planidéen (Jf. § 1 andre ledd bokstav c, d og e)

Bussveien skal være et sammenhengende høykvalitets buss-system på Nord Jæren. Bussveien skal øke standarden og konkurransekraften til kollektivtilbudet og for gående og syklende. Bussveien skal bidra til å redusere biltrafikken ved at flere benytter seg av buss, sykkel eller gange i stedet for personbil. Planen er en del av Bussveiens korridor 1, mellom Stavanger sentrum og Sandnes.

Bussveitraseen mellom Hillevåg og Stavanger sentrum planlegges som en bygate med midtstilt bussvei. Med midtstilt bussvei vil en på best mulig måte sikre følgende:

- opprettholde adkomst til sidegater
- opprettholde innkjørsler
- opprettholde tilgangen til næring- og servicefunksjoner
- prioritering av kollektivtrafikk gjennom kryss
- tryggere gang- og sykkelløsning langs fv. 44

Denne bussveitraséen går gjennom et sentrumsområde med tett bebyggelse. Av hensyn til sideområder vil bredden på vegprofilen hovedsakelig tilpasses eksisterende forhold. På grunn av strekningens varierende karakter vil også rabattene mellom kjørefelt og Bussveien variere. Planarbeidet skal ha fokus på å skape et helhetlig uttrykk som del av Bussveien.

Kryssløsninger

På strekningen vil bussene bli prioritert gjennom fire av fem kryss.

- Krysset Haugåsveien x fv. 44 blir en standard «bussveirundkjøring» der bussen prioriteres gjennom rundkjøringen.
- Krysset Hillevågstunnelen x fv. 44 opprettholdes som vanlig rundkjøring. Bussene som skal rett frem prioriteres helt frem til vikelinjen.
- Krysset Strømsbrua x fv. 44 blir et signalregulert T-kryss med bussprioritet.
- Krysset Muségata x fv. 44 blir en signalregulert rundkjøring med bussprioritet.
- Krysset Kirkegårdsveien x fv. 44 blir et signalregulert T-kryss med bussprioritet.

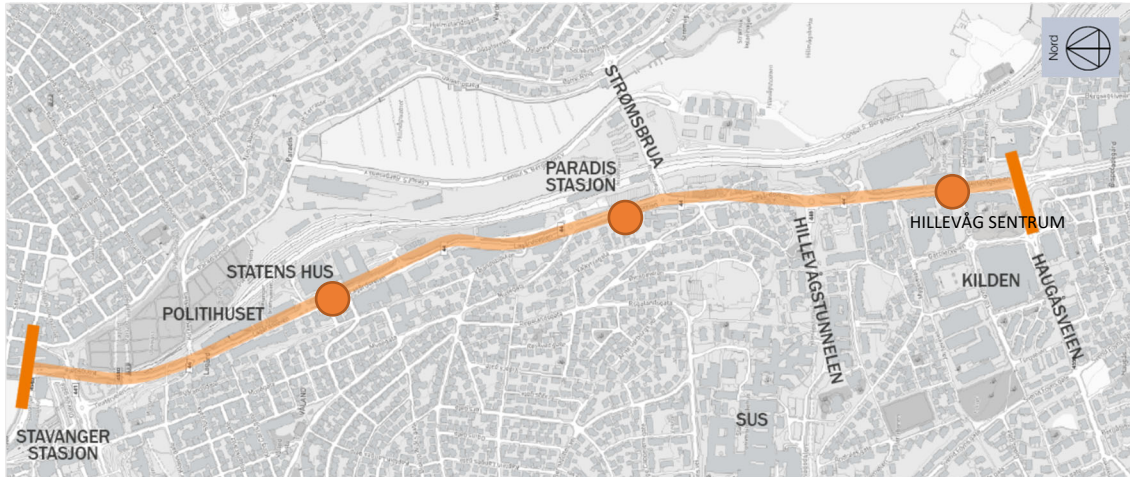
I krysset Teaterveien x fv. 44 vurderes det signalregulert rundkjøring med bussprioritet for å opprettholde adkomst for blant annet varelevering i Kongsgata.

Øvrige fire rundkjøringer erstattes med T-kryss og en løsning med høyre av og høyre på. For bilister betyr det et endret kjøremønster hvor en må benytte nærmeste rundkjøring for å snu. Dette gjelder også for adkomst til sidegater og andre avkjørsler.

Bussveistasjonene

Holdeplasser som betjenes av Bussveien omtales som stasjoner. Stasjonene vil være lett gjenkjennelige med egen identitet og med funksjonalitet tilpasset superbussene.

Reiseinformasjon, sanntidsinformasjon, god belysning og ulike ventefasiliteter vil være standard på stasjonene. Det planlegges tre bussveistasjoner på strekningen, se Figur 4. Plasseringen av bussveistasjonene er valgt ut ifra tilgjengelig areal og nærliggende målpunkt, samt vurdert som en del av et helhetlig kollektivtilbud i området.



Figur 4. Plassering av bussveistasjoner: Statens hus, Paradis stasjon og Hillevåg sentrum.

Gang- og sykkelløsning

Planens gang- og sykkelløsning har sikkerhet i fokus. Bussveien skal også bidra til å oppheve barriererefølelsen som henger over strekningen. For å redusere barrierewirkningen skal kryssing av fv. 44 foregå i plan. Gangfelt blir plassert ved bussveistasjonene og ved naturlige gangforbindelser.

5 Virkninger på omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b og f)

Beskriv tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Bussveistrekningen mellom Haugåsveien og Jernbaneveien skal hovedsakelig holdes innenfor dagens asfalterte areal. Der vegprofilen må utvides og benytte sideareal, er det i hovedsak eksisterende parkering som beslaglegges. Hva en beslagleggelse av parkeringsareal vil bety for de berørte, er et tema i arbeidet videre med reguleringsplanen.

Ivaretagelse av eksisterende vegetasjon vil være viktig for planen. Støtteparken er et grøntområde som inneholder trær registrert med høy verdi. Støtteparken er lokalisert der hvor det i dag kun er tre kjørefelt. Det vil si at når det etableres fire felt i dette området, vil Støtteparken bli berørt. Planen vil ha stort fokus for at parken og trær ivaretas på en god måte.

Planen vil bidra til å øke attraktiviteten for gående og syklende og minimere barriererefølelsen fv. 44 har i dag.

Hvilke virkninger har prosjektet utenfor planområdet?

Planen skal ved å forbedre attraktiviteten til kollektivtransport, og øke kollektivtransportens konkurransedyktighet. I tillegg tilrettelegger prosjektet for at sykkel og gange på strekningen blir mer attraktivt. Samlet sett vil planen bygge opp om nullvekstmålet og at det skal være enkelt å benytte miljøvennlig transport.

Planens kryssløsninger vil bidra til trafikale endringer i nærområdet. Redusert tilgjengelighet med bil på fv. 44 kan gi økt trafikk i øvrig hovedvegnett.

Nevn aktuelle utredningstema selv om planen ikke utløser kravet til konsekvensutredning (KU).

Selv om tiltaket ikke vil utløse krav om en formell konsekvensutredning (KU), vil planarbeidet likevel måtte vurdere en rekke fagtema. Disse vil inkludere ROS, forhold for gange og sykkel, barn og unges interesser, miljøkonsekvenser og trafiksikkerhet.

6 Samfunnssikkerhet – risiko og sårbarhet (Jf. § 1 andre ledd bokstav i)

Er det spesielle utfordringer i forhold til samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet?

- Flom – ved Frida Hansens vei x fv. 44 krysser planen et aktsomhetsområde for flom. Forholdet knyttet til flom utredes senere i planprosessen.
- Trafiksikkerhet – det er registrert flere trafikkulykker langs strekningen. Vurderinger vedrørende trafiksikkerhet vil bli utført i ROS-analysen. Det vil også gjennomføres en trafiksikkerhetsrevisjon.
- Støyforurensning – kartlegges i videre planprosess.
- Luftforurensning – kartlegges i videre planprosess.
- Utrykningsetater – Bussveistrekningen mellom Jernbaneveien og Haugåsveien strekker seg forbi politistasjon og ambulansesentral. Begge har utkjørsel til fv. 44. Vurderinger vedrørende fremkommelighet for utrykningsetater vil bli utført i ROS-analysen, både i anleggs- og driftsfasen.

7 Konsekvensutredning (Jf. § 1 andre ledd bokstav l)

Krever planen konsekvensutredning og ev. utarbeidelse av planprogram?

(Jf. forskrift om konsekvensutredninger [§ 6](#) og [§ 8](#)).

Stavanger kommune har vurdert ut fra § 6 og § 8 i forskrift om konsekvensutredning at det ikke er behov for konsekvensutredning til dette planforslaget.

8 Planprosessen og samarbeid/medvirkning (Jf. § 1 andre ledd bokstav h, j og k)

Er det vesentlig interesser som berøres av planinitiativet?

Bussveien mellom Hillevåg og Stavanger sentrum er av interesse for mange. Det er flere naboer langs strekningen, en rekke næringseiendommer, samt offentlige etater som vil bli berørt.

Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart?

Berørte offentlige etater, grunneiere, rettighetshavere og naboer skal varsles iht. plan- og bygningsloven.

Omtal prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

I forbindelse med forprosjektet høsten 2022 ble grunneiere som blir særskilt berørt av tiltaket orientert om prosjektet per telefon og brev. Når arbeidet med detaljregulering starter opp, vil alle naboer og berørte grunneiere bli varslet per brev. De vil da ha mulighet til å sende inn sine innspill til planoppstart. I tillegg vil det bli avholdt åpen kontordag, der en kan stille spørsmål og gi sine innspill til planarbeidet. Når planforslaget legges ut på offentlig høring etter 1.gangsbehandling, vil det være en ny mulighet å komme med sine innspill til planen både på åpen kontordag og/eller pr brev/mail.

Vedlegg

Vedlegg til planinitiativet:

1. Vedlegg #1 Forprosjekt Bussveien Fv. 44 Hillevåg-Stavanger sentrum.pdf
2. Vedlegg #2 Forslag til plangrense_Bussvei Hillevåg Stavanger sentrum.kml